

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 322, DE 2023

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado GENERAL PAZUELLO

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 11 de julho de 2023, a Mensagem nº 322, de 2023, acompanhada de Exposição de Motivos do Ministro de Estado das Relações Exteriores, Ministro de Estado da Defesa e do Ministro de Estado do Meio Ambiente e Mudança do Clima, EMI nº 00012/2023 MRE MD MMA, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, inciso I, da CF, combinado com o art. 84, inciso VIII, da CF, do texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54, RICD), para



posterior deliberação do Plenário desta Casa.

O objetivo da Convenção em epígrafe é prevenir e minimizar riscos para a navegação ou para o meio ambiente marinho decorrentes da presença de destroços no mar, estabelecendo regras e procedimentos internacionais uniformes para assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços e o pagamento de compensação pelos custos envolvidos na remoção.

O instrumento internacional é composto por breve Preâmbulo, 21 artigos e um Anexo, que passamos a descrever resumidamente.

O Preâmbulo ressalta a necessidade de adoção de regras e procedimentos internacionais uniformes para assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços e o pagamento de compensações pelos custos envolvidos e aponta a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, elaborada em Montego Bay em 10 de Dezembro de 1982, e o direito internacional do mar costumeiro como arcabouço conceitual da Convenção.

O **Artigo 1** apresenta a definição de um rol de conceitos jurídico-operacionais do instrumento, como “**área da Convenção**”, que engloba a zona econômica exclusiva de um Estado Parte; “**navio**”, que significa uma embarcação marítima de qualquer tipo, inclusive plataformas flutuantes, exceto quando essas plataformas estiverem em posição, engajadas na exploração, prospecção ou produção de recursos minerais no leito do mar; “**acidente marítimo**”, que “significa um abalroamento, uma colisão, um encalhe ou outros incidentes de navegação, ou outra ocorrência a bordo de um navio ou fora dele, resultando em danos materiais, ou numa ameaça iminente de danos materiais a um navio ou à sua carga”; “**destroço**”, que inclui um navio afundado ou encalhado, parte de um navio ou objeto que esteja perdido no mar e até um navio que esteja prestes a afundar ou a encalhar; “**risco**”, que significa qualquer situação ou ameaça que represente um perigo ou um empecilho à navegação, ou que se possa, de maneira razoável, supor que venha a resultar em graves consequências danosas ao meio ambiente marinho, ou a causar danos ao litoral ou aos interesses relacionados de um ou mais Estados; “**interesses relacionados**”, que inclui interesses de um Estado



costeiro diretamente afetado ou ameaçado por um destroço; além do conceitos de “remoção”, “proprietário registrado”, “operador do navio”, “Estado afetado”, “Estado de registro do navio”, “Organização” e “Secretário-Geral”.

O **Artigo 2** estabelece os propósitos e princípios gerais do instrumento. A Convenção permite que um Estado Parte tome medidas para a remoção de um destroço que represente um risco na área da Convenção, de maneira compatível com esse risco e na medida do razoavelmente necessário para remover o destroço, evitando interferir com os direitos e interesses de outros Estados, inclusive do Estado de registro do navio. A aplicação da Convenção não gera direito a um Estado Parte de pleitear ou de exercer soberania ou direitos soberanos sobre qualquer parte do alto-mar.

O **Artigo 3** circunscreve o âmbito de aplicação geográfico da Convenção, que, em regra, incide sobre destroços localizados na zona econômica exclusiva de um Estado Parte, mas não seu mar territorial. Contudo, o dispositivo também traz uma cláusula optativa para estender a aplicação da Convenção a destroços localizados no território de um Estado Parte, inclusive seu mar territorial, sujeito ao disposto no art. 4(4) da Convenção. O exercício dessa cláusula pode ser feito por meio de notificação no ato de ratificação do instrumento ou após a sua entrada em vigor, cabendo igualmente a retirada em qualquer momento posterior.

O **Artigo 4** exclui do âmbito de aplicação material da Convenção as medidas tomadas com base na Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por Óleo, de 1969, como emendada, ou ao Protocolo relativo à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Poluição por Substâncias Outras que não Óleo, 1973, como emendado. Também exclui a aplicação do instrumento a qualquer navio de guerra ou a qualquer outro navio de propriedade ou operado por um Estado e utilizado, temporariamente, somente em serviço não comercial do Governo, a menos que aquele Estado decida em contrário. O dispositivo traz uma segunda cláusula optativa, permitindo que um Estado Parte notifique o Secretário-Geral sobre a decisão de aplicar o instrumento a seus navios de guerra ou a navios estatais em uso não comercial, estipulando a exclusão ou modificação de



outros dispositivos para essa hipótese.

O **Artigo 5** impõe aos Estados Partes exigir que o comandante e o operador de um navio que arvore a sua bandeira informe sem demora ao Estado Afetado o envolvimento desse navio em um acidente marítimo que resulte em um destroço, informando o nome e o principal local de exercício profissional do proprietário registrado e outras informações relevantes à determinação do risco representado pelo destroço, como localização precisa do destroço; tipo, tamanho e construção do destroço; natureza dos danos e condições do destroço; natureza e quantidade de carga; e a quantidade e tipo de óleos a bordo.

O **Artigo 6** elenca um conjunto de critérios a serem avaliados pelo Estado Afetado na determinação do risco representado por um destroço.

O **Artigo 7** prescreve que o Estado Afetado, ao se cientificar da ocorrência de sinistro que gere um destroço na sua zona econômica exclusiva, deve utilizar todos os meios práticos para avisar, com urgência, aos navegantes e aos Estados envolvidos a natureza e a localização do destroço. Se houver razões que indiquem que o destroço representa um risco, deve ainda tomar as medidas para estabelecer a localização precisa do destroço.

O **Artigo 8** obriga o Estado Afetado, uma vez definido que um destroço constitui um risco, a assegurar-se de que sejam adotadas medidas razoáveis para sinalizar o destroço de acordo com o sistema internacional de balizamento em uso na área em que localizado e a divulgar as características da sinalização por meio de publicações náuticas e outros meios apropriados.

O **Artigo 9** dispõe que, definido que um destroço constitui um risco, o Estado Afetado deve imediatamente: informar ao Estado de registro do navio e ao proprietário registrado e consultar o Estado de registro do navio e outros Estados Afetados pelo destroço com relação às medidas a serem tomadas com relação ao destroço. O Estado Afetado deve estabelecer um prazo razoável para o proprietário registrado remover o destroço, conforme a natureza do risco e condições relativas à segurança e proteção do meio ambiente marítimo, podendo tomar ação imediata de remoção, quando necessário e após informar o Estado Afetado, ou após o decurso do prazo



acima estipulado, ou quando o proprietário não puder ser contatado. O proprietário registrado deve fornecer à autoridade competente do Estado Afetado as provas de seguro ou de outra garantia financeira e proceder à remoção do destroço, podendo contratar qualquer salvador para agir em seu nome.

O **Artigo 10** estipula a responsabilidade do proprietário registrado pelos custos de localização, sinalização e remoção dos destroços conforme os arts. 7, 8 e 9, a menos que o proprietário prove que o acidente marítimo causador do destroço tenha resultado de força maior (ato de guerra, de hostilidade, de guerra civil, de insurreição ou de um fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível) ou tenha sido totalmente causado por um ato ou por uma omissão dolosos de uma terceira parte ou pela negligência ou por um ato errado de qualquer Governo ou autoridade responsável pela manutenção de luzes ou de outros auxílios à navegação. O dispositivo reconhece o direito do proprietário registrado de limitar a sua responsabilidade com base no regime nacional ou internacional aplicável, bem como o direito das Partes de recurso contra terceiros.

O **Artigo 11** exclui a responsabilidade do proprietário registrado pelos custos referidos no art. 10 se e na medida em que a responsabilidade conflitar com os seguintes instrumentos, desde que sejam aplicáveis e estejam em vigor: (a) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, como emendada; (b) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos Relativos ao Transporte por Mar de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas, de 1996, como emendada; (c) a Convenção relativa à Responsabilidade de Terceiros no Campo da Energia Nuclear, de 1960, como emendada, ou a Convenção de Viena sobre Responsabilidade Civil por Danos Nucleares, de 1963, como emendada, ou a legislação nacional que rege ou que proíbe a limitação da responsabilidade por danos nucleares; ou (d) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados pela Poluição por Combustíveis de Navios, de 2001,



como emendada¹. Quando as ações de localização, sinalização e remoção de destroço forem consideradas como salvamento, de acordo com a legislação nacional ou com uma convenção internacional aplicável, aquela legislação ou convenção deverá ser aplicada às questões relativas à remuneração ou à compensação a serem pagas aos salvadores, sendo excluídas as regras da presente Convenção.

O **Artigo 12** estipula um seguro compulsório ou outra garantia financeira para cobrir a responsabilidade do proprietário registrado de um navio de bandeira de um Estado Parte com uma arqueação bruta de 300 ou mais toneladas, sujeita aos limites de responsabilidade definidos com base na legislação nacional ou internacional aplicável e sempre restrita a um valor calculado de acordo com o Artigo 6(1)(b) da Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas, de 1976, como emendada, da qual, diga-se, o Brasil não é Parte.

Todos os Estados Partes devem assegurar que os navios com arqueação bruta de 300 ou mais toneladas entrando ou saindo de um porto em seu território, ou chegando ou partindo de uma instalação “offshore” localizada em seu mar territorial, possuam um certificado de seguro obrigatório a bordo, ou em formato eletrônico acessível pelas Partes, o qual ateste a validade das garantias exigidas na Convenção. Os Estados Partes também devem assegurar que os navios que arvorem a sua bandeira não operem em qualquer momento sem um certificado válido.

O certificado de seguro será emitido pelas autoridades apropriadas do Estado de registro do navio, conforme informações e modelo constantes do art. 12 e do Anexo da Convenção, podendo ser retirado quando não atendidas ou mantidas as condições de certificação. A certificação do seguro ou garantia pode ser delegada a instituições especializadas pelo Estado de registro e deverá ser exigida também para navios não registrados em um Estado Parte, os quais devem buscar emitir ou abonar o documento em uma autoridade de qualquer Estado Parte. Os navios de propriedade estatal

¹ O Brasil é parte da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (Decreto nº 79.437, de 28 e março e 1977) e na Convenção de Viena sobre Responsabilidade Civil por Danos Nucleares, de 1963 (Decreto nº 911, de 3 de setembro de 1933).



também devem possuir certificados de seguro.

As reclamações por custos de localização, sinalização e remoção de destroços podem ser apresentadas diretamente contra o segurador ou emissor de garantia financeira para as responsabilidades do proprietário registrado, caso em que o segurador poderá invocar as mesmas limitações de responsabilidade, até o limite do valor do seguro. Além disso, o segurador pode excluir a responsabilidade caso ateste que o acidente foi causado por conduta imprópria intencional do proprietário registrado e pode solicitar que este passe a integrar o processo da reclamação.

O **Artigo 13** estipula um prazo prescricional para os direitos de reaver custos com base na Convenção. Uma ação só pode ser iniciada até três anos da data em que o destroço foi determinado conforme este instrumento ou até seis anos da data do acidente marítimo que resultou no destroço. Quando o acidente consistir em uma série de ocorrências, o período de seis anos é contado com base na primeira ocorrência.

O **Artigo 14** prevê a possibilidade da convocação de uma conferência de revisão ou emenda do texto da Convenção por solicitação de pelo menos um terço dos Estados Partes. Os Estados que vierem a aderir à Convenção após a entrada em vigor de uma emenda o farão com base em seu texto como emendado.

O **Artigo 15** indica os meios de solução de controvérsias entre dois ou mais Estados Partes com relação à interpretação ou aplicação da Convenção. As Partes em disputa devem recorrer, em primeira instância, à negociação, pedidos de informação, mediação, conciliação, arbitragem, acordo judicial, recurso a organizações regionais, acordos ou outros meios pacíficos à sua escolha. Não alcançada uma solução em até doze meses após a notificação da existência de uma controvérsia, devem ser aplicadas, *mutatis mutandis*, as disposições relativas à solução de controvérsias estabelecidas na Parte XV da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), de 1982, sejam os Estados em disputa Partes da CNUDM, ou não. No momento de ratificação desta Convenção, ou em qualquer momento posterior, um Estado pode formalizar uma declaração ao Secretário-Geral que indique a



escolha de um procedimento previsto no art. 287 da CNUDM.

O **Artigo 16** estipula que nada na Convenção deve prejudicar os direitos e obrigações previstos na CNUDM e no direito do mar costumeiro.

Os **Artigos 17 a 21** trazem as cláusulas procedimentais do instrumento, estabelecendo, entre outros aspectos: a entrada em vigor da Convenção, doze meses após a ratificação por dez Partes, o que ocorreu em 14 de abril de 2015; a entrada em vigor da Convenção para os Estados ratificantes ou aderentes três meses após o depósito do instrumento apropriado junto ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional; a denúncia, que pode ser efetuada após um ano de vigência da Convenção para o respectivo Estado, mediante depósito de instrumento de denúncia junto ao Secretário-Geral, com efeitos diferidos em um ano; e as funções do depositário.

A Convenção foi adotada em Nairobi, em 18 de maio de 2007, em um original nos idiomas árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico.

O Anexo traz o modelo de “Certificado de seguro ou de outra garantia financeira com relação à responsabilidade financeira pela remoção de destroços”, conforme o art. 12 da Convenção, bem como um conjunto de cinco notas explicativas sobre o modelo.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar a Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO). A Convenção entrou em vigor em 14 de abril de 2015 e se aplica a 42 Estados Partes².

² UN TREATY COLLECTION. **Nairobi International Convention on the removal of wrecks (2007)**, 2023. Disponível em: <<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028053c3a0>>



Embora a incidência de acidentes marítimos tenha diminuído globalmente nos últimos anos, principalmente graças ao trabalho da Organização Marítima Internacional e aos esforços persistentes dos governos e do setor para aumentar a segurança nas operações de navegação, o número de destroços abandonados, estimado em quase mil e trezentos em todo o mundo, aumentou e, como resultado, os problemas que eles causam aos Estados costeiros e à navegação em geral se tornaram mais graves.

No Brasil, as estatísticas sobre acidentes e fatos da navegação divulgadas pela Diretoria de Portos e Costas revelam um aumento de aproximadamente 14% na média do número anual de acidentes e fatos da navegação (AFNs) entre o período 2004-2013 (média anual de 795,8 AFNs) e o período 2014-2023 (média anual de 906,9 AFNs)³. O aumento reflete, entre outros fatores, o crescimento do número de embarcações em uso, que salta de 748.138 no 1º trimestre de 2013 para 1.022.174 no 1º trimestre de 2022, uma expansão de mais de 36% do número de embarcações só nesse período. Em sentido contrário, no mesmo período, houve uma redução de 22,6% do número relativo de AFNs. Nos últimos anos, o número de AFNs tem se estabilizado: 2020 (907), 2021 (873), 2022 (833), 2023 (887). Em 2023, 505 AFNs envolveram embarcações de arqueação bruta menor do que 400 toneladas, incluindo muitos incidentes com lanchas, botes, canoas e barcos pequenos; 233 embarcações com arqueação bruta maior do que 400 toneladas e 149 ainda estavam em apuração no final de dezembro de 2023. Na modalidade transporte de carga, houve seis naufrágios em 2023.

Os principais problemas que advém de um destroço ocasionado por acidente marítimo são: primeiro, e dependendo de sua localização, um destroço pode constituir um perigo para a navegação, podendo colocar em risco outras embarcações e suas tripulações; segundo, e igualmente preocupante, dependendo da natureza da carga, é o potencial de um destroço causar danos substanciais aos ambientes marinhos e costeiros,

³ MARINHA DO BRASIL. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Quadros Estatísticos de Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), 2023**. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/Quadros%20Estat%C3%ADsticos%20ANO%202023%20DADOS%20AT%C3%89%2031%20DEZ%202023.pdf>>.



afetando atividades econômicas e a saúde da população; e terceiro, costumam ser altos os custos envolvidos na localização, sinalização e remoção de destroços perigosos.

Sendo necessário conferir maior padronização e segurança jurídica aos procedimento de remoção de destroços além do mar territorial dos Estados, a Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), também conhecida como Convenção de Nairobi, estabelece regras e procedimentos internacionais uniformes para as Partes de modo a assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços perigosos e o pagamento de compensação pelos custos envolvidos na remoção, incluindo a disposição sobre a responsabilidade objetiva do proprietário registrado do navio, a responsabilidade solidária e o acionamento direto de seguradores, o estabelecimento de seguro obrigatório para determinadas categorias de embarcação, bem como obrigações e direitos dos Estados Afetados pelos destroços, dos Estados de registro e dos Estados de porto.

A Convenção de Nairobi permite que um Estado Parte tome medidas para remover um destroço de navio localizado em sua zona econômica exclusiva⁴ que represente um risco à navegação, meio ambiente marinho e costeiro ou aos interesses do Estado costeiro. O conceito de navio inclui plataformas flutuantes que não estejam em posição, e o de destroço engloba um navio afundado ou encalhado, parte desse navio, objeto perdido no mar proveniente desse navio ou um navio que esteja prestes a afundar ou a encalhar. As medidas de remoção do destroço abarcam a prevenção, atenuação ou eliminação do risco criado por um destroço.

O Estado de registro do navio que seja Parte na Convenção deve exigir que o comandante e o operador informem sem demora ao Estado Afetado quando a embarcação tiver se envolvido em acidente marítimo que

⁴ O **art. 3(2)** da Convenção permite ao Estado Parte estender a aplicação do instrumento também ao seu mar territorial, conforme algumas modulações que estipula. Como a Exposição de Motivos que acompanha esta MSC nº 322/2023 não fez qualquer menção a esta ou a outras **cláusulas optativas** — **art. 4(3)**, sobre aplicação de medidas de remoção de destroços de navios de guerra ou de propriedade estatal, e **art. 15(3) e (4)**, sobre a escolha de procedimento de resolução de controvérsias previsto no art. 287 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982 — **consideramos não ser do interesse do Estado brasileiro o exercício dessas opções, sendo esse o sentido do silêncio na cláusula de aprovação congressional constante no Decreto Legislativo abaixo apresentado.**



resulte em um destroço, emitindo relatório em que conste informações como a descrição do navio e do destroço, bem como o nome e local de exercício profissional do proprietário registrado do navio. A Convenção determina um conjunto de critérios para que o Estado Afetado avalie o risco oferecido pelo destroço, como profundidade da água no local, tipo do destroço, proximidade de rotas de navegação, natureza e quantidade da carga do destroço e de óleos a bordo, entre outros aspectos. A localização do destroço deve ser determinada pelo Estado Afetado e comunicada com urgência aos navegantes e demais Estados envolvidos.

Oferecendo risco o destroço, o Estado deve tomar todas as medidas razoáveis para a sua sinalização, informar ao Estado de registro do navio e ao proprietário registrado e consultar o Estado de registro e outros Estados Afetados em relação às medidas a serem adotadas.

Primariamente, incide a responsabilidade objetiva sobre o proprietário do navio de retirar o destroço que ofereça risco, conforme determinado pela autoridade marítima do Estado Afetado, podendo o proprietário contratar uma empresa de salvamento para as operações. O Estado Afetado deve estabelecer um prazo para o proprietário remover o destroço, sendo-lhe facultado prescrever condições relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho. Havendo urgência, ou se não for encontrado o proprietário ou não for respeitado o prazo, o Estado Afetado pode remover o destroço pelos meios mais práticos e rápidos.

Peça chave da Convenção é o estabelecimento de um regime de responsabilidade objetiva do proprietário registrado pelos custos de localização, sinalização e remoção dos destroços — salvo excludentes de força maior ou quando o sinistro for ocasionado por ato ou omissão dolosa de terceiros —, sujeita ao regime nacional ou internacional de limitação da responsabilidade aplicável.⁵

⁵ Para os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 toneladas, o art. 12(1) estipula que o teto da responsabilização pelos custos previstos na Convenção de Nairobi terá valor calculado conforme o art. 6(1)(b) da Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas (LLMC), de 1976, como emendada. Vale ressaltar que o Brasil não é parte da LLMC-1976, sendo **recomendável que o Estado brasileiro formalize uma declaração junto ao depositário, no ato de adesão, pela qual consigne a não aplicação desse limite para o Brasil.**



Outro elemento central do regime é a obrigatoriedade de contratação de um seguro ou outra garantia financeira pelo proprietário registrado de navios com arqueação bruta igual ou superior a 300 toneladas para a cobertura dos custos envolvidos na localização, sinalização e remoção de destroços.

Todos os Estados Partes devem assegurar que os navios com arqueação bruta de 300 ou mais toneladas entrando ou saindo de um porto em seu território, ou chegando ou partindo de uma instalação “offshore” localizada em seu mar territorial, possuam um certificado de seguro obrigatório a bordo, ou em formato eletrônico acessível pelas Partes, o qual ateste a validade das garantias exigidas na Convenção. Os Estados Partes também devem assegurar que os navios que arvore a sua bandeira não operem em qualquer momento sem um certificado válido.

O certificado de seguro deve ser emitido pelas autoridades apropriadas do Estado de registro do navio, ou por instituições por ele delegadas, conforme informações e modelo constantes do art. 12 e do Anexo da Convenção, podendo ser retirado quando não atendidas ou mantidas as condições de certificação

As ações de compensação pelos custos de localização, sinalização e remoção de destroços podem ser apresentadas diretamente contra o segurador ou emissor de garantia financeira para a cobertura das responsabilidades do proprietário registrado, medida crucial para o ressarcimento do Estado afetado nos casos em que o proprietário registrado ou armador se tornam insolventes, inalcançáveis, ou de outro modo incapazes de pagar pelos custos incorridos nas operações.

As disposições da Convenção de Nairobi sobre a zona econômica exclusiva irão se harmonizar e completar a legislação brasileira aplicável à responsabilidade sobre a remoção de destroços, como a Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986, que dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou



fortuna do mar, bem como Normas da Autoridade Marítima, a exemplo da NORMAM 10/2003/DPC, sobre pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos. De acordo com a Lei nº 7.542/1986, em seu art. 5º:

“Art 5º A Autoridade Naval, a seu exclusivo critério, poderá determinar ao responsável por coisas ou bens, referidos no art. 1º desta lei, sua remoção ou demolição, no todo ou em parte, quando constituírem ou vierem a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Parágrafo único. A Autoridade Naval fixará prazos para início e término da remoção ou demolição, que poderão ser alterados, a seu critério.”

Como se observa, já vigora no direito pátrio a responsabilidade objetiva de remoção de casco naufragado quando este se constituir como uma obrigação determinada pela Autoridade Marítima em razão de constituir obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Em particular, deve-se destacar que a Convenção não previu mecanismo ou penalidades para coibir o descumprimento da obrigação incidente sobre proprietários e operadores de reportar a ocorrência de acidente que produza um destroço, de manter um seguro ou garantia válidos para cobrir os riscos previstos na Convenção e de apresentar um certificado de seguro válido ao adentrar ou partir de área portuária de um Estado Parte. Entretanto, para que um Estado Parte cumpra com suas obrigações convencionais, deverá adotar as medidas legais internas necessárias para garantir a fiscalização e a aplicação de penalidades nos casos de infrações.

Vale ressaltar que a responsabilidade sobre a remoção de destroços e sobre a compensação pelos custos nele incorridos não se confundem com outras obrigações incidentes sobre as partes envolvidas no acidente e seus desdobramentos e nem as prejudicam ou substituem, como a responsabilidade civil ambiental e a responsabilidade administrativa marítima.

Diante do exposto, consideramos que a Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços irá aumentar a segurança jurídica sobre o regime de remoção de naufrágios que possam afetar a segurança de



vidas, bens e propriedades no mar, bem como o ambiente marinho e costeiro, determinando de forma mais clara os direitos, deveres e responsabilidades das partes envolvidas, facilitando a remoção dos destroços, evitando disputas, processos legais demorados e prejuízos aos Estados Afetados.

Feitas essas observações, reputamos que a Convenção de Nairobi atende ao interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), razão pela qual, voto pela **APROVAÇÃO** do texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado GENERAL PAZUELLO

2024_4188



**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL**

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2024
(Mensagem nº 322, de 2023)**

Aprova o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

Parágrafo único. Nos termos do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou revisão da referida Convenção, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado GENERAL PAZUELLO

2024_4188

